

学校编码: 10384

分类号_____密级_____

学号: 200108020

UDC _____

学 位 论 文

论 交 通 肇 事 罪

On Crime of Causing Traffic Casualties

施正君

指导教师姓名: 陈晓明 教授

申请学位级别: 硕 士

专 业 名 称: 法 律 硕 士

论文提交日期: 2004 年 11 月

论文答辩时间: 2005 年 6 月

学位授予单位: 厦 门 大 学

学位授予日期:

答辩委员会主席: _____

评 阅 人: _____

2004 年 11 月

厦门大学学位论文原创性声明

兹呈交的学位论文,是本人在导师指导下独立完成的研究成果。本人在论文写作中参考的其他个人或集体的研究成果,均在文中以明确方式标明。本人依法享有和承担由此论文而产生的权利和责任。

声明人(签名):

年 月 日

目 录

引 言	1
第一章 交通肇事罪的概念	2
一、交通肇事罪的刑事立法沿革	2
二、交通肇事罪的概念	4
第二章 交通肇事罪的犯罪构成特征	7
一、交通肇事罪的主体特征	7
(一) 交通肇事罪的主体为一般主体	7
(二) 非机动车辆驾驶人员的主体资格问题	9
(三) 行人、乘车人及其它交通参与人的主体资格问题	11
(四) 单位主管人员、机动车辆所有人或者机动车辆承包人的 主体资格问题	12
二、交通肇事罪的犯罪客体	17
三、交通肇事罪的客观方面	20
第三章 交通运输肇事后逃逸	27
一、交通运输肇事后逃逸的概念	28
二、交通运输肇事后逃逸的认定	29
(一) 交通运输肇事后逃逸的构成要件	29
(二) 交通运输肇事后逃逸与自首	34
(三) 交通运输肇事后逃逸场合肇事者是否需负全部刑事责任	35
第四章 因逃逸致人死亡	37

一、因逃逸致人死亡的含义.....	37
（一）这里的“致人死亡”是指过失致人死亡，还是包括故意致人死亡？	37
（二）这里的“人”，是指原来的被撞伤者，还是指肇事者逃逸过程中被撞死者，或是二者兼而含之？	40
二、因逃逸致人死亡的认定.....	42
（一）因逃逸致人死亡的构成要件	42
（二）交通运输肇事后逃逸与不作为犯罪的问题	43
（三）交通肇事罪的共同犯罪问题	49
结 束 语	56
参考文献	57

CONTENTS

Preface	1
Chapter 1 The Definition of crime of causing traffic casualties	3
1.1 The Criminal Legislation History of crime of causing traffic casualties	2
1.2 The Definition of crime of causing traffic casualties	4
Chapter 2 Subject Features in crime of causing traffic casualties	6
2.1 Constitutive Features of crime of causing traffic casualties	6
2.1.1 The Subject of crime of causing traffic casualties Is General Subject	6
2.1.2 The Subject Qualification of The Non-motorized Drivers	8
2.1.3 The Subject Qualification of Pedestrians, Riders and Other Participants of Transportation	10
2.1.4 The Subject Qualification of Traffic Authorities	11
2.2 Object Features in Crime of causing traffic casualties	15
2.2.1 Public Safety	16
2.2.2 Transportation Includes Rail and Air?	16
2.3 Object in crime of causing traffic casualties	19
Chapter 3 Escape after causing traffic casualties	25
3.1 The Definition of escape after causing traffic casualties	26
3.2 Conviction of escape after causing traffic casualties	27
3.2.1 Constitutive Requirements of escape after causing traffic casualties	27
3.2.2 Escape after causing traffic casualties and Voluntary surrender	32
3.2.3 The Actors Should Shouldered All Responsibilities?	33

Chapter4	Death caused by escape	35
4.1	The Definition of death caused by escape	35
4.2	Conviction of death caused by escape	40
4.2.1	Constitutive Requirements of death caused by escape	40
4.2.2	Escape and Inaction Crime	41
4.2.3	Accomplice of crime of causing traffic casualties	47
	Conclusions	53
	Bibliography	54

内 容 摘 要

全文分为四部分，约四万字。

第一部分论述交通肇事罪的概念。交通肇事罪是指违反交通管理法规，发生重大事故，致人重伤、死亡或者使公私财产遭受重大损失的行为。

第二部分论述交通肇事罪的犯罪构成特征。交通肇事罪的主体是一般主体。着重探讨非机动车辆驾驶员、行人、乘车人及其他交通参与人、单位主管人员等的主体资格问题。本罪的客体是公路、水上和城市交通运输安全。本罪的客观方面包括四个方面。事故责任认定是认定交通肇事罪的重要依据。事故责任不能等同于刑事责任。不能根据行为人在交通管理法规上所要承担的违章责任直接认定行为人构成交通肇事罪。

第三部分论述交通运输肇事后逃逸的概念和构成要件。交通运输肇事后逃逸，是指行为人在发生交通事故后，已达到交通肇事罪程度，为逃避法律追究而逃跑的行为。构成“交通运输肇事后逃逸”应同时具备三个条件：一是行为人的交通肇事行为已经构成交通肇事罪，二是行为人明知发生了交通事故，三是行为人必须是为逃避法律追究而逃跑。交通肇事后没有逃逸存在自首情节。推定事故责任认定不能作为交通肇事罪的定罪依据。

第四部分论述因逃逸致人死亡的概念和构成要件。因“逃逸致人死亡”的罪过形式不仅限于过失，还包括间接故意。“因逃逸致人死亡”中“人”是指原来交通肇事中的被害人，而不包括逃逸过程中致死的他人。交通肇事后单纯逃逸致人死亡不能成立不作为形式的（间接）故意杀人罪。因逃逸致人死亡构成不作为形式的（间接）故意杀人罪，限定在弃置行为引起的故意杀人罪。指使肇事人逃逸，指使人可以构成交通肇事罪的共犯。

关键词:交通肇事 ; 逃逸; 因逃逸致人死亡

厦门大学博硕士论文摘要库

ABSTRACT

This paper is a probe into crime of causing traffic casualties. It consists of 4 parts, with 40,000 words in total.

The first part is about the definition of crime of causing traffic casualties. Crime of causing traffic casualties refers to the act of breaking traffic regulations and causing serious accident, seriously wounded, death or serious public or private asset lose.

The second part focuses on the constitutive features of crime of causing traffic casualties. The subject of crime of causing traffic casualties is general subject, which mainly discusses the subject qualification of the drivers of non - motorized transportation, pedestrians, riders and other participants of transportation or authorities. The object of the offense is the safety of land traffic, marine traffic and urban transportation, which consists 4 elements. Conviction of accident responsibility is the basis of conviction of crime of causing traffic casualties. For the accident responsibility cannot be identical with criminal responsibility, it cannot convict crime of causing traffic casualties according to the responsibilities of breaking traffic regulations which should be shouldered by actors.

The third part is concerned in constitutive requirements of escape after causing traffic casualties. Escape after causing traffic casualties is the act of escaping to avoid legal punishment after causing traffic accident which reaches to the level of crime of causing traffic casualties. To compose escape after causing traffic casualties” must satisfy 3 conditions: firstly, the act of traffic accident forms the crime of causing traffic casualties. Second, the actor knows the accident. Third, the actor escapes to avoid the legal punishments and there is no voluntary surrender. The conviction of crime of causing traffic casualties cannot base on confirmation of traffic accident.

The fourth part discusses definition and constitutive requirements of

death caused by escape. “Death caused by escape” not only limits to mistakes, but indirect intention as well. The person who dies in “death caused by escape” refers to the injured party, but not the persons who die in the process of escape. Death caused by escape is tenable for crime of inaction (indirect) intentional homicide because crime of inaction (indirect) intentional homicide limits to Intentional homicide caused by desolation. To incite those responsible for the accident escape constitutes accomplice of crime of causing traffic casualties.

Key words:Cause traffic casualties; Escape; Death caused by escape.

引 言

交通肇事罪是常见多发的犯罪。自二十世纪末期以来,随着工业化进程的加快和科学技术的进步,交通运输业得到了迅猛发展,便利快捷的交通工具成为人类现代文明的重要标志,但值得注意的是,在机动车数量激增的同时,其所带来的负面效应—交通事故的数量也在不断攀升,已严重威胁到了人们的生命财产安全,成为威胁国民安全的重大隐患之一。鉴于此,交通运输安全问题为世界各国政府所关注。

无可厚非,刑罚是一种重要的防范与惩治措施,对此,我国刑法给予了相当的重视。与 1979 年《中华人民共和国刑法》(以下简称 1979 年《刑法》)相比,1997 年《中华人民共和国刑法》(以下简称现行《刑法》)对交通肇事罪进行了重大修改,将单纯逃逸及逃逸致人死亡的行为进行了区分,其刑罚也被加重,改变了过去交通肇事罪与过失致人死亡罪相比法定刑相对偏低的情况。但是,交通肇事罪是一种实践性很强的犯罪,由于司法实践中具体问题的巨大复杂性和理论性研究的相对滞后性,在司法实践中曾有一些争议问题极大地影响着法制的权威性与司法实践中的统一性。因此,研究交通肇事罪具有重大的探讨价值和实践意义。

第一章 交通肇事罪的概念

一、交通肇事罪的刑事立法沿革

我国刑法对于交通肇事罪的设定最早可以追溯到 1956 年 11 月 12 日全国人大常委会办公厅法律室提交的刑法草案（第 13 稿）中，将交通事故加以犯罪化，该草案第 124 条规定，“从事交通运输的人员，违反劳动纪律或者交通规则，致人重伤、死亡或者使国家财产遭受重大损失的，处 5 年以下有期徒刑、拘役或管制”。^①1957 年刑法草案第 22 稿第 119 条，将交通肇事罪中“违反劳动纪律或者交通规则”修改为“由于业务上的过失”，^②显然这是借鉴了一些外国刑法把交通肇事罪作为业务过失犯罪的规定，但何为“业务上的过失”规定得太过原则，不宜把握，此外，把交通肇事罪的主体规定为特殊主体，忽略了实践中有非交通运输人员非法开车肇事的情况，仅规定了一个量刑单位，不宜体现罪责刑相适应原则。因此，1963 年刑法草案第 33 稿对此作了修改，分为两个量刑幅度，即“致人重伤、死亡或者使公私财产遭受重大损失的，处 5 年以下有期徒刑或拘役”，“情节特别恶劣的，处 5 年以上有期徒刑”。^③但遗憾的是未对犯罪主体和客观方面表述的不足之处加以修正，1979 年《刑法》在刑法草案第 33 稿的基础上加以立法化，在第 113 条规定了交通肇事罪，扩大了交通肇事罪的主体，把非交通运输人员单独作为一款纳入该罪的规定，把“业务上的过失”修改为“违反规章制度”，量刑幅度也作了适当的调整，把第一款的 5 年以下改为 3 年以下，把第二款的 5 年以上改为 3 年以上 7 年

^① 高铭喧，赵秉志. 新中国刑法立法文献资料总揽（上册）（M）. 北京：中国人民公安大学出版社，1998. 209.

^② 同上，第 271 页.

^③ 同上，第 356 页.

以下。

1979 年《刑法》关于交通肇事罪的规定，从司法实践看，是符合当时的实际的，但随着社会进步和经济发展，人员的迁徙和物质互移不断扩大，交通工具迅速增多、日益普及，将该罪作为特殊主体对待显然已经不合时宜，同时，交通安全形势严峻，道路交通事故，特别是群死群伤的重特大交通事故逐年上升，因肇事后逃逸而造成人员伤亡的恶性案件也逐年上升，1979 年《刑法》规定的法定刑已经不足以惩治这类严重的交通肇事犯罪。现行《刑法》在对 1979 年《刑法》交通肇事罪的修改中，删去了对犯罪主体的规定，把交通肇事罪的主体改为一般主体；把交通运输肇事后逃逸作为特别恶劣情节明示出来，并把因逃逸致人死亡另定一个量刑幅度，“处 7 年以上有期徒刑”；把“违反规章制度”修改为“违反交通运输管理法规”，增设了重大飞行事故罪和铁路运营安全事故罪，把民航飞行和铁路运营方面的重大犯罪从交通肇事罪中分离出来，相对缩小了交通肇事罪的范围，更易于为司法部门操作。2000 年的 11 月 10 日最高人民法院颁布了针对现行《刑法》第 133 条适用的《关于审理交通肇事刑事案件具体应用法律若干问题的解释》（以下简称《解释》），该《解释》涉及了关于交通肇事罪认定和处罚的具体问题，重点解释了适用刑罚的情节、“交通运输肇事后逃逸”、“因逃逸致人死亡”等等，对于适用现行《刑法》第 133 条认定和处罚交通肇事犯罪，具有重要意义，但是，无论是现行《刑法》的规定还是该司法解释的部分内容，仍引起理论界和实务界的争议。

通过对比各刑法草案及新、旧刑法关于交通肇事罪的规定可以发现，由于时代差异和立法技术的演进、刑事政策观念的变更，交通肇事犯罪的立法存在着较大的差异性，表现在：首先，从法定刑的设置加以分析，立法者对于过失犯罪所产生的社会危害性与危险性程度的认识是逐步提高的，当然这与立法过程中的重刑思路是趋同的，也与我国交通事故逐年攀升、道路安全形势严峻分不开的，在前期刑法草案中，对事故型交通犯罪，

法定刑的设置基本上属于轻刑的性质,但是在后来颁布的法律尤其是现行《刑法》中,事故型交通犯罪的法定刑已经提高到了有期徒刑的最高限;其次,随着社会发展,物质生活水平的提高,犯罪构成的具体内容发生了变化,交通肇事罪在最初的草案中,犯罪主体是从事交通运输的人员,在1979年《刑法》中,规定“非交通运输人员犯前款罪的,按前款规定处罚。”现行《刑法》索性将主体扩大至一般主体。^①

二、交通肇事罪的概念

关于交通肇事罪的概念有以下几种观点:第一种观点认为,交通肇事罪是指违反交通运输管理法规,因而发生重大事故,致人重伤、死亡或者使公私财产遭受重大损失的行为。^②这种观点是根据现行《刑法》第133条的规定来表述,绝大多数学者坚持这种观点。第二种观点认为,交通肇事罪,是指从事交通运输的人员违反交通运输管理法规,而发生重大事故,致人重伤、死亡或者使公私财产遭受重大损失的行为。^③第三种观点认为,交通肇事罪是指违反交通管理法规,因而发生重大事故,致人重伤、死亡或者使公私财产遭受重大损失的行为。^④第四种观点认为,从事交通运输人员和非交通运输人员,违反交通运输管理法规,因而发生重大事故,致人重伤、死亡或者使公私财产遭受重大损失的行为。^⑤第一、三、四种观点,对客观方面的描述都是根据现行《刑法》第133条规定,认为违反交通运输管理法规,笔者认为应将“运输”两字删去,因为运输意思是指用

^① 苏惠渔.现实与理念之间-过失交通犯罪研究(A).高铭喧,赵秉志.过失犯罪的基础理论(C).北京:法律出版社,2002.51-55.

^② 高铭喧.新编中国刑法学(上册)(M).北京:中国人民大学出版社,1998.541;鲍遂献,雷东生.危害公共安全罪(M).北京:中国人民公安大学出版社,1999.336;王作富.刑法论衡(M).北京:法律出版社,2004.643;孙国祥.刑法学(M).北京:科学出版社,2002.332;谢望原.刑法学(M).北京:北京大学出版社,2003.498;马克昌.刑法学(M).北京:高等教育出版社,2003.380.

^③ 何秉松.刑法教科书(M).北京:中国法制出版社,1997.654.

^④ 叶高峰.危害公共安全罪的定罪与量刑(M).北京:人民法院出版社,2000.382;刘家琛.新刑法条文释义(M).北京:人民法院出版社,1997.518;周光权.刑法各论讲义(M).北京:清华大学出版社,2003.200.

交通工具把物资或人员从一个地方运到另一个地方。而目前，交通的活动范围不断扩大，交通工具并非限于从事运输活动，还是很多人的代步工具，这是其一；其二，交通运输管理法规和交通管理法规的内涵和含义是不同的。所谓交通运输管理法规，是指在从事交通运输或者交通运输管理活动中必须遵守的法律、法规、规章。所谓交通管理法规，是指在从事与道路交通秩序有关的活动中必须遵守的法律、法规、规章。两者是种属关系，交通运输管理法规包含在交通管理法规中。^①现行《刑法》第 133 条把 1979 年《刑法》第 113 条“从事交通运输的人员”与“非交通运输人员”的区分删去，两款合而为一，即新刑法将交通肇事罪的主体规定为一般主体。故笔者认为行为人驾车不论是否从事运输，只要违章肇事，致人重伤、死亡或者使公私财产遭受重大损失，就应以交通肇事罪论处。同时第二种观点对主体的界定过于狭窄，把非交通运输人员排除在外，不符合立法规定和司法实践。故笔者认同第三种观点，即认为，交通肇事罪是指违反交通管理法规，因而发生重大事故，致人重伤、死亡或者使公私财产遭受重大损失的行为。

^① 苏惠渔.刑法学(修订本)(M). 北京:中国政法大学出版社,1997.452.

厦门大学博硕士论文摘要库

^① 刘志伟.危害公共安全犯罪疑难问题司法对策〔M〕.长春:吉林人民出版社,2000.350.

Degree papers are in the "[Xiamen University Electronic Theses and Dissertations Database](#)". Full texts are available in the following ways:

1. If your library is a CALIS member libraries, please log on <http://etd.calis.edu.cn/> and submit requests online, or consult the interlibrary loan department in your library.
2. For users of non-CALIS member libraries, please mail to etd@xmu.edu.cn for delivery details.

厦门大学博硕士论文摘要库